INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

23a jaro | Julio/Augusto 1971 | N-ro 4



La estraro de IFEF deziras al ĉiu leganto de Internacia Fervojisto, — ĉu en deĵoro, ĉu feriumante, — bonan, agrablan someron.

Bildkliŝo: NSB, Oslo.

Invito al la 24a kongreso de IFEF

En la semajno 6.-12.5 1972 IFEF aranĝos sian 24an kongreson en la sud-svisa urbo Lugano, kiu jam eldonis prospekton en Esperanto. Aliĝilon kaj provizoran programon petu de: 24a IFEF-kongreso, Kurt Greutert, CH-6512, Giubiasco, Svisio.

Konkurso por la aŭdantoj de la mallongonda Radio Svisa

En la tempo 1.9.—15.10.1971, okazos konkurso por gajni *senpagan restadon en Lugano dum la 24a IFEF-kongreso.*

Skribu al: Direkcio de la Mallongonda Servo de Radio Svislando
«Esperanto-konkurso»
CH-3000 BERN 16, Svisio.

*

Raporto de la ĉefkomitatano pri la organiza jaro 1970-71

En mia raporto mi tuŝas la ĉefajn problemojn, kiujn ni pritraktis aŭ provis pritrakti dum la pasintaj monatoj. Tiuj koncizaj punktoj donu ideon pri la farita laboro kaj rememorigu nian lastan organizan jaron.

Cirkulero estis forsendita la 23an de aŭgusto akompanita de budĝet-propono 1971 kaj de 4paĝa adresaro de funkciuloj en landaj asocioj. Per tiu cirkulero mi jam atentigis al la komitatana mandato, kiu finis kun la jaro. Kvankam tiel frue atentigita al tiu afero, la komuniko de la koncernaj kunlaborantoj, ĉu reelekto ĉu nova propono, iomete malrapide okazis. Fakto estas, ke ankoraŭ hodiaŭ mi ne konas nomon de brita komitatano. — La skriba voĉdono pri la budĝeto montris negativan rezulton, grandparte la landaj asocioj troviĝis en ferioj. Tio estas ĉagreniga afero ĝuste por tiuj, kiuj regule kaj akurate plenumas sian taskon. Mi persone ne komprenas kiamaniere oni povas akcepti la funkcion de IFEF-komitatano, kiam oni ne trovas tempon por tri-kvar leteroj. La budĝeton 1971 ni sekve devos denove pritrakti dum la nuna kongreso. Al la alvoko por kontribui por jarraporta skemo respondis tri kolegoj, kies dezirojn mi grandparte povis akcepti.

Plia cirkulero estis forsendita la 5an de decembro, akompanita de 3paĝa demandilo, respektive jarraporta skemo. Nova atentigo al la komitata mandato. Informo pri la nesukcesa voĉdono

Daŭrigo p. 59

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

Raporto kaj kritiko de la Fakprelega Komisiono.

Kvankam la terminara kaj la fakprelega komisionoj esence prilaboras la saman, nome la fakan kampon, ĉar unu ja dependas de la alia, tiel ke unuflanke literaturo kaj prelegoj kreas bezonon je terminoj — aliflanke samaj literaturo kaj prelegoj praktike utiligas la rezultojn de terminara laboro; tamen la raportoj de la komisionoj estas fundamente diferencaj.

Tio havas ĉefe du kaŭzojn. Unue la fakprelega komisiono jam de kelkaj jaroj ne plu havas sian statutregularan konsiston; due laŭ la nun ankoraŭ valida IFEF-statuto ĝia funkcio estas difinita en la kongresa regularo kaj sekve ĝia laborefiko dependas certagrade ankaŭ de bonvolo, kapabloj kaj laborkapacito de la respektiva kongres-komitato. Tiu fakto estas unu el la motivoj, pro kio la komisiono proponis novan regularon pri prelegoj. Jen nur unu ekzemplo mencinda: en la tuta ĉi-jara kongreslibro — kaj ne la unuan fojon — oni ne trovas unu mencion pri la temo de la fakprelego! Estraro kaj organizantoj estontaj nepre atentu pri tio, ke ne pro nura forgeso ni malkredigas la specife fakan karakteron de niaj kongresoj, sed nepre insistu pri tiu ĉi punkto. Kongreslibro ja ne nur informas pri programo dum kongreso mem, sed restas memoraĵo por jaroj kaj estas modelo por postaj kongresoj.

Cetere ĝojige kreskis interne kaj ekstere de nia federacio la intereso pri nia faka laboro. La jarraporta resumo de kolego Walder jam sciigis, ke en du gazetoj aperis la kompleta fakprelego de Rimini pri «Traknivelaj pasejoj», resumoj 23 kaj mencioj 34. Laŭ nia informo plej multaj el tiuj resumoj aperis en originala, do Esperanto-teksto, en kiu fakto ni ne vidas tro grandan valoron; prefere, almenaŭ por niaj propraj organoj, ni faru al ni la vere malgrandan penon de traduko minimume de la resumo.

Pri la fakprelego el la Viena kontaktkunveno «Aŭtomata kuplilo» aperis sep resumoj. La akompana filmo kun sikrona Esperantoteksto estis prezentata kvar fojojn, interalie en la jarkunveno de GEFA en Darmstadt. Ankaŭ tie kolego Lautenbach prelegis pri deĵora klerigado fervoja dum seminario de junuloj. La dumkongresan referaĵon samteman aŭdis ĉirkaŭ 130 gekolegoj. La kongresan fakpregon pri «Modernigo de Jugoslaviaj Fervojoj» partoprenis 170, do pli ol 25 % de la kongresanaro. Speciale vigla estis la diskuto post la prelego.

Tamen ni konstatas kun bedaŭro, ke la ampleksa korespondado flanke de la komisiono pri preparo, prezento kaj terminologio de la prelego mem *restis nekonsiderita,* pro kaŭzoj ĉi tie ne eksplikeblaj. Por anticipe eviti ĉiajn suspektojn pri polemiko, ni sincere deklaras, ke ni ne kulpigas pri tiuj obstakloj unuopajn kolegojn, kiuj estis vere sufiĉe ŝarĝitaj de kongrespreparaj laboroj. Sed aliflanke ankaŭ la komisiono ne estas persona afero, sed institucio, kiun IFEF mem kreis por plenumo de difinita tasko; konsciante pri tio ne devas respekti aŭ likvidi ĝin.

Ĝuste ankaŭ pro tio ni esperas la definitivan akcepton de tiu nova statutregularo proponita por la estonta laboro fakprelega, kiu laŭ nia ideo metus ne nur la kunlaboron sur pli larĝan bazon, sed ankaŭ decide akcelus la propagandan ekspluatadon de nia faka laboro. Ni povas ne tro ofte ripeti, ke nian reputacion kreas nur la faka kvalito de nia federacio.

Brandenburg.

*

MODERNIGO DE JUGOSLAVIAJ FERVOJOJ

Fakprelego prezentita dum la 23a IFEF-Kongreso



Rapida trajno sur la linio Ljubljana—Kranj/Slovenio/

I. ENKONDUKO

Oni diras ĝenerale, ke la revolucia evoluo de transportaj rimedoj estas produkto de industria revolucio dum la pasinta jarcento. Pri la fervojo oni diras, ke ĝi havis dum pli ol cent jaroj monopolan pozicion super ĉiuj transportaj rimedoj. Tiu vereco validas ankaŭ por jugoslaviaj cirkonstancoj. La politikaj kaj ekonomiaj evoluŝtupoj postulis adekvatan evoluon de trafiko, respektive reciprokan konformecon por evoluigo de ĉiuj transportaj rimedoj. Fakto estas, ke post konstruo de fervojlinio oni konstruis havenojn sur riveroj kaj maro, evoluis la minejoj unuflanke kaj la industrio aliflanke, ekviglis la tuta regiono kun sia loĝantaro. El statistika vidpunkto, la ĉiam pli kreskanta trafiko ĝenerale, kaj aparte la fervoja transporto, respegulis la ekonomian evoluon de la tuta socio.

Sed — ni diru — dum la lastaj tri jardekoj pligrandiĝis la rolo de novaj trafikaj branĉoj: la ŝosea kaj la aviadila, kiuj — laŭ siaj specialaj povoj — ŝanĝas la rolon de fervojo sur transporta merkato, modifas ĝian partoprenon en la tuta komplekso de trafiko. Kiom ajn kreskas ankoraŭ la fervoja transporto en sia absoluta amplekso, la same intensan kreskadon registras nun kaj ŝosea kaj aviadila trafikoj, kiel siatempe la fervoja. Estinte ĝis nun sola, preskaŭ memstara transporta organizaĵo sur kontinento, la socio aŭ la ŝtato povis dikti kaj la evoluon de fervojo kaj ĝian transportodevigon. Sed nun ŝanĝiĝis la situacio. La industrio produktas novajn transportilojn, kiuj per siaj kapacitoj ofertas novajn transportojn, konkurencajn aŭ kompletigajn al fervojo. Ĉu paroli do, pri denova revolucio de transportaj rimedoj? Certagrade jes! Almenaŭ en Jugoslavio. Ni prilumu tion el nia vidpunkto.

La ŝanĝita rolo kaj la relative malkreska partopreno de fervojo en la tuta komplekso de transporto elvokis ankaŭ en nia lando opiniojn kaj unuflankajn starpunktojn, ke la fervojo perdis aŭ perdos sian pozicion en la tutlanda ekonomio, ke ĝi finis sian rolon kiel racia aŭ ekonomia transporta rimedo,ke ĝi iom post iom formortos ktp. Laŭ la spertoj de industrie pli evoluintaj landoj, kie tiaj tendencoj manifestiĝis eĉ pli akre ol ĉe ni, oni rekonis la malutilon de tiaj konceptoj kaj sekvis studoj, sekvis reorganizoj, sekvis pli energiaj intervenoj en la politiko de investado.

La studoj en nia lando pri trafiko ampleksis ĉiujn transportajn rimedojn,

iliajn realajn kaj ekonomiajn rolojn sur transporta merkato. La organizaj kaj reorganizaj klopodoj prezentis tendencojn kapabligi ankaŭ la fervojon por egalrajta partoprenanto en transporto kun aliaj trafikaj branĉoj. Per tio oni celis elkristaligi la komencitan procedon pri memadministra sistemo ankaŭ sur fervojo sub kondiĉoj, ke la Jugoslaviaj Fervojoj (JZ), kun siaj kvin Fervojtransportaj Entreprenoj (ZTP) en Ljubljana, Zagreb, Sarajevo, Beograd kaj Skopje, vere fariĝu entrepreno konforme al aliaj transportaj entreprenoj en la lando, kaj kiel tia, ĝi kondutu same konkurence aŭ kompletige pere de siaj rimedoj al ĉiuj aliaj transportaj rimedoj ofertante siajn servojn sur la transporta merkato.

La produktantaj entreprenoj konsideras la kvaliton de transportaj servoj. Ili postulas elastecon kaj konformigon de transportaj rimedoj flanke de ĉiuspecaj transportaj entreprenoj, kiuj transportas iliajn produktojn. La konformigon kaj la kvaliton de transportaj servoj ili taksas unuflanke laŭ amplekso kaj strukturo de transportaj kapacitoj, aliflanke laŭ transporta rapideco, respektive per disponigofteco de transportaj rimedoj. El tio oni eltiris konsekvencon: se la transporta rapideco, finrezulte la tempo, fariĝas konkurenciga faktoro inter transportaj rimedoj de ĉiuj trafikaj branĉoj, ekestas ekvilibrigo inter transportokostoj kaj transportaj kvalitoj, efikas la proverbo «la tempo estas mono» kaj instigas ĉiujn trafikajn branĉojn modernigi siajn transportajn rimedojn. Evidente, la transportaj entreprenoj eĉ faros tion kvazaŭ por kontentigi la postulojn de tutlanda ekonomio, sed efektive por elvoki la dividon de transportaj servoj inter la unuopaj trafikaj branĉoj sur tutlanda kaj internacia transporta merkato.

Ĝenerale tiaj estus la rezultoj de studoj flanke de pluraj entreprenoj, aparte de Trafika Instituto en Beograd, kiu portas la nomon de Kirilo Savic, antaŭ ne longe mortinta eminenta fakulo sur kampo de trafikaj esploroj.

II. KONCEPTOJ POR MODERNIGO DE FERVOJA TRAFIKO

La nuna stato de Jugoslaviaj Fervojoj kondiĉigas kompleksan procedon por modernigo en tri direktoj:

1. kompletigi la ekzistantan fervojan reton;
2. redukti la fervojan reton per ĉesigo de trafiko sur nerentabilaj flanklinioj kaj
3. komplete modernigi la fervojan trafikon.

1. *Kompletigo de fervoja reto*

Sur la prezentita karto oni povas vidi la staton antaŭ 5 jaroj kaj la nunan staton de nia fervoja reto. Iom pli sperta okulo povas rimarki, ke nia fervoja reto ne jam estas kompleta kaj ne certigas rektajn ligojn inter kelkaj regionoj. Ekzistas regionoj al kiuj, aŭ de kiuj oni bezonas ankoraŭ longan ĉirkaŭvojaĝon aŭ -transporton por atingi ilin. Tia cirkonstanco rezultigas devigon kompletigi nian fervojan reton.

Post la riparo de militaj detruoj oni konstruis novajn fervojliniojn. Kelkajn oni konstruis helpe de nia junularo. Ĉiu el tiuj fervojlinioj havis sian ekonomian pravigon. Por ne vicigi ĉiujn novkonstruitajn fervojliniojn ekde la Dua Mondmilito, mi menciu nur tiujn, kiujn oni komencis konstrui aŭ finkonstruis dum la lastaj kvin jaroj. Oni transdonis al la trafiko la fervojliniojn: Niksic — Titograd — Bar, Sarajevo — Ploce kaj parton de Beograd ĝis Valjevo. Oni konstruas ankoraŭ la fervojliniojn Gostivar — Kicevo kun branĉlinio al Tajmiste, la linion Majdanpek — Bor kaj la mezan

parton de linio Beograd—Bar inter Valjevo kaj Titograd. Planita estas ankoraŭ la duobligo de fervojlinio inter Beograd kaj Nis.

La finkonstruo de menciitaj fervojlinioj estas planita por la fino de le sekvanta jaro. Sed ilia transdono al la trafiko ne signifas, ke estas finita la kompletigo de nia fervoja reto.

Neprokrastebla tasko estas reciproke kunligi tiujn nord-sud direktajn liniojn per kelkaj transversaj linioj, kiaj estas: Tuzla — Zvornik — Valjevo, la normalŝpurigo de linioj inter Cacak kaj Pozega, Sarajevo kaj Priboj kaj la ligo inter Pec kaj Matasevo. Oni aldonu al tio la konstruotan ponton ĉe Smederevo trans la Danubon al Kovin kaj la linion de Klokocevac ĝis Kladovo, de kie oni devas profiti la kunligon tra la digo de hidrocentralo Djerdap ĝis Turnu Severin en Rumanio. De tie ekzistas jam ĉeflinio ĝis Bukureŝto. En Macedonio meritas atenton la normalŝpurigo de linio ekde Kucevo suden al la lago Ohrid. Ĉiuj ĉi tiuj projektitaj linioj enkluzivas ankaŭ kompletan modernigon.

2. *Redukto de la fervoja reto*

La redukto de la fervoja reto fariĝis aktuala, kiam la studoj pri fervoja transporto kaj la enfluo de transportkostoj al produktado kaj finproduktoj montris:

— ke la pasaĝer- kaj vartransporto sur kelkaj linioj ne estas identa kun tiu, kiu regis siatempe sub historie aliaj politikaj kaj ekonomiaj cirkonstancoj; kaj
— ke la fervojlinioj aŭ liniopartoj ne estas egale ŝarĝitaj por trafiko kaj per laboro sur unuopaj stacioj.

Por solvi la problemon, oni grupigis la fervojliniojn en kvin grupojn laŭ la denseco de — aparte pasaĝer — kaj aparte vartrafiko. Montriĝis ekstremoj. Nome, ekzistas eksterordinara koncentrigo de transporto sur certaj linioj, dum sur kelkaj la trafikodenseco, la laboro en iliaj stacioj kaj finrezulte ankaŭ la financa efiko estas konsiderinde sub meznombro de la tuta reto, eĉ kaŭzas deficiton de jaro al jaro. Konkrete, sur $^1/_3$ de la fervoja reto efektiviĝas $^3/_4$ de la tuta fervoja transporto, dum sur ĉirkaŭ 1600 km da linioj, plejparte etŝpuraj aŭ nur kelkajn kilometrojn longaj branĉlinioj, la transporto ne estas ekonomia. Sendube, sur tiuj nerentabilaj linioj oni devas reorganizi la trafikon. La solvado de tiu problemo devas esti kompleksa, ĉar de la ĝusta solvo, respektive de la ĉesigo de trafiko sur nerentabilaj linioj aŭ ĝia anstataŭigo per ŝosea trafiko dependas la estonta strukturo kaj la evoluo de nia fervoja trafiko.

Surbaze de tiuj esploroj oni planis ĉesigi la trafikon sur 2100 km da linioj, sur kiuj la jara deficito varias ĉirkaŭ 200 000, — dinaroj. Se ni konsideras, ke ekde la jaro 1966 ne trafikas la trajnoj apenaŭ sur 440 km, tiam ni povas konstati, ke la procedo de trafik-reorganizo tre malrapide efektiviĝas. Nur kelkloke ekzistis paralela ŝoseo al fervojo. Tie la fervojoj per siaj propraj aŭtobusoj kaj kamionoj sukcese anstataŭigis la fervojan trafikon. Sed tie, kie eĉ ne vojo ekzistas aŭ la teritoriaj aŭtoritatoj rigardas la fervojon ankoraŭ kiel transportan rimedon kiu nepre devas plenumi sian publikan funkcion, tie la ĉesigo aŭ anstataŭigo de fervoja trafiko ankoraŭ atendas raciajn solvojn.

3. *Kompleta modernigo de la fervoja trafiko*

Kiel dirite, la grupigo de fervojlinioj en kvin grupojn malkovris kaj la negativajn momentojn kaj tion, al kiuj linioj oni devas direkti la atenton kaj la investojn. Sendube, $^1/_3$ de niaj linioj meritas kompletan modernigon en la plej vasta senco

ampleksante kaj la teknikajn kaj la organizajn flankojn. Nome, la modernigo de teknikaj rimedoj (relvojoj, signalil-sekurigaj instalaĵoj, lokomotivoj, vagonoj, stacioj, magazenoj ktp) havas sencon nur kun paralelaj organizaj paŝoj, kie la homo, ĉu kiel fakulo, ĉu kiel organizanto de la trafiko ludas eble la plej gravan rolon.

a) *Relvojoj*

Ne estas hazardo, ke al modernigo de relvojoj, kaj kunlige kun ĝi al ĉiuj fiksaj instalaĵoj oni donis la unuan lokon.

La hereditajn fervojliniojn oni konstruis siatempe laŭ la plej diversaj sistemoj, tiel ke ni ankoraŭ hodiaŭ havas relojn por aksopremoj de 12 ĝis 20 tunoj, inkluzivante ankaŭ la etŝpurajn liniojn. Tiu parto de la plano, kiu antaŭvidas la iom post ioman renovigon de relvojoj zorgas pri tute novaj reloj.

La uzeblajn relojn oni poste enkonstruas ĉe flanklinioj. La ferfandejo en Zenica produktas kaj liveras al fervojoj 22 metrojn longajn relojn, tipo 49a.

Estas trafe mencii ĉi loke, ke la unua paŝo al senbreĉaj reloj estas la veldado po du 22 metrojn longajn relojn. Tiaj 44 m longaj relstrioj estas muntitaj sur nia ĉeflinio.

La plejparto de ŝpaloj estas el ligno, kiujn impregnas kaj liveras al fervojo nia ligna industrio. Esceptokaze ni havas enkonstruitajn ŝtalaj ŝpalojn. Sed la plano por modernigo antaŭvidas betonajn ŝpalojn.

Al la reloj estas ligita ankaŭ la problemo de rapideco. Sur nia ĉeflinio la permesita maksimuma rapideco estas 120 km/h. En la pasaĝertransporto por longdistanca trafiko tio jam estas certa kvalito. La celo estas, ke en la jaro 1975 ektrafiku la unuaj trajnoj per 160 km/h. Oni konsideru ĉi tiun rapidecon kiel kalkulan faktoron por ĉiuj aliaj kapacitoj kiujn oni instalos en la sepdekaj jaroj.

b) *Signalil-sekurigaj instalaĵoj*

Sur niaj fervojoj la sekurigo de trakforkoj okazas kaj per trakforkaj seruroj kaj per blok-instalaĵoj kun permana aŭ elektra movigo. La blok-instalaĵoj, nomataj ĉe ni ankaŭ elektro-mekanikaj blok-instalaĵoj, estas hereditaj de aŭstraj kaj hungaraj fervojoj. Kaj la trakforkaj seruroj kun ŝlosiloj kaj la blok-instalaĵoj estas ligitaj kun formsignaliloj. Ili ne plu estas enkonstruataj kaj servos ĝis ilia anstataŭigo.

Renkonte al modernigo de trakforka manipulado kaj la enkonduko de lumsignaliloj, la 1-an de majo 1968 ekvalidis nova signala regularo. De tiam oni ŝanĝis aŭ adaptis jam ĉiujn signalilojn konforme al la nova regularo.

Inter Zagreb kaj Novska, cetere inter Doboj kaj Zenica funkcias jam moderna sekurig-instalaĵo. Oni planas modernigi la tutan ĉeflinion de Jesenice ĝis Titov Veles, kompletigi tiun de Vrpolje ĝis Sarajevo kaj daŭrigo al Ploce kaj de Zagreb ĝis Rijeka, entute 1500 kilometrojn. Pro la fakto, ke tiaj instalaĵoj kostas tre multe kaj ke nia industrio antaŭ ne longe komencis produkti ilin, en la unua etapo oni zorgos nur pri la izoligo de reloj, trakforkoj, sternos la kablojn, enkonstruos la lumsignalilojn ktp, ĉion tion prepare por la definitiva enkonduko de teleregado.

c) *Elektrizado*

La unuajn elektrajn lokomotivojn havis la Fervojtransporta Entrepreno Ljubljana. Ili trafikis sur 310 km longaj elektrizitaj linioj. Cetere, la enkonduko de elektraj lokomotivoj estas ĉe ni sufiĉe freŝdata. Apenaŭ ekde la jaro 1954 oni komencis pli intense plivastigi la ekzistantan reton de kontinu-kurenta sistemo 3 kV. Tiu

sistemo regas en la tuta Slovenio, mankas ankoraŭ inter Zidani Most kaj Maribor. Cetere ĝi etendiĝas ĝis Rijeka, kaj de Rijeka ĝis Zagreb. La maksimuma rapideco de tiuj lokomotivoj estas 120 km/h.

Por la cetera fervoja reto, post sufiĉe longaj diskutoj oni akceptis la monofazan sistemon 15 kV kaj 50 Hz. Tiu sistemo komenciĝas de Dobova (ĉirkaŭ 30 kilometrojn for de Zagreb) kaj por la ĉi jara horaroŝanĝo estis elektrizita la ĉeflinio ĝis Lapovo. Laŭ la plano oni elektrizos la tutan ĉeflinion ĝis Skopje. Same estas jam elektrizita la linio de Ploce tra Sarajevo ĝis Zenica kaj en baldaŭa tempo oni povas atendi ke estos preta ankaŭ la cetera parto ĝis Vrpolje. La ĵus konstruata fervojlinio Beograd—Bar, kaj la postaj transversaj linioj estos same elektrizotaj. La elektraj substacioj de tiu monofaza sistemo estos tiel lokigataj kaj konstruataj, ke el Skopje, Nis, Beograd, Sarajevo kaj Zagreb ili estos teleregataj. La maksimuma rapideco de monofazaj lokomotivoj estas jam 160 km/h. Sed kiel dirite, oni devas ankoraŭ plifortigi la relojn.

d) *Lokomotivoj*

Koncerne la lokomotivojn ne temas nur pri ilia simpla modernigo, sed ankaŭ pri esenca ŝanĝo de ilia strukturo. Sub tio oni subkomprenu

— la iom-post-ioman anstataŭigon de vaportrakcio ĝis ĝia kompleta likvido;
— la enkondukon de elektra trakcio sur la ĉeflinioj; kaj
— la aplikon de dizela kaj dizel-elektra trakcio en transira periodo.

La vaportrakcio ludas ankoraŭ konsiderindan rolon en la efektivigo de transporto.

Pli ol duono el disponeblaj lokomotivoj estas ankoraŭ vaporaj. Evidente, la anstataŭigo de vaporlokomotivoj — por trajntirado kaj manovrado — devas esti en la unua plano. La ĉefan parton oni planas likvidi ĝis la jaro 1975.

La rolo de elektraj lokomotivoj estas apenaŭ 10 % el la tuta lokomotivstoko. Laŭ la plano ili transprenos la kompletan trakcion sur la ĉeflinio ĝis la jaro 1975, dum sur la konstruotaj linioj iom post iom ĝis la jaro 1985. Tiu periodo inkluzivas la konstruon de moderna(j) riparejo(j) por la lokomotivoj, aliflanke eĉ fabrikon por sendependiĝi de importo.

La dizela kaj la dizel-elektra trakcioj devas iom post iom anstataŭigi la vaporlokomotivojn sur la flanklinioj kaj kompletigi la trakcion sur la ĉeflinioj. Same ĉe la manovrado. Ilia apliko en la trakciado komencis en la jaro 1955 per aĉeto de 15 dizel-elektraj lokomotivoj po 600 ĉevalpovoj. Intertempe la lokomotivfabrikoj en Slavonski Brod kaj Nis komencis liveri siajn lokomotivojn al jugoslaviaj fervojoj. Ni same aĉetis tiujn lokomotivojn de General Motors (GM), kiuj estas momente la plej fortaj lokomotivoj. Ĉiuj tiuj lokomotivoj partoprenas jam kun 20 % en la tuta lokomotivstoko, dum la fincelo estas pli ol 50 %.

La motora trakcio, ĉu elektra, ĉu dizela, partoprenas per 13 % en kadro de ĉiuj trakciiloj. Verŝajne oni konservos tiujn tipojn de kontinu-kurentaj motortrajnoj kaj favorigos la motorajn trajnojn, kiujn komencis produkti la fabriko «Janko Gredelj» en Zagreb.

e) *Vagonoj*

La modernigo de vagonstoko, aparte la pasaĝervagonoj kaj aparte la varvagonoj, devas okazi same per ŝanĝo de ilia strukturo. Malbonŝance, estas sufiĉe multaj karakterizaĵoj, kiujn oni devas konsideri por kontentigi la teknikajn postulojn. Ĉi-sekve nur kelkajn:

Ĉe la pasaĝervagonoj la stato estas tia,

ke la duaksaj vagonoj estas ankoraŭ multnombraj, ke apenaŭ la duono kapablas veturi per pli granda rapideco ol 100 km/h, ke kvinono estas jam pli ol 25 jaraĝa kaj ke la manko de sidlokoj ĉiam pli kaj pli sentiĝas, precipe ekde la enkonduko de sidlokrezervado.

Por la hejtado de vagonoj, bremsinstalaĵoj, aerumado ktp. oni povus vicigi similajn mankojn. Ilia sinsekva likvido estas planita ĝis la jaro 1975. Nia vagonfabriko GOSA en Smederevska Palanka jam sukcese plenumis sian rolon en la renovigo de pasaĝervagonstoko. En kadro de modernigplano ĝi liveros al fervojo ĉirkaŭ 2000 komfortajn kvaraksajn pasaĝervagonojn, kaj ĉirkaŭ 400 kuŝ-, lit — kaj restoracivagonojn, dum la aliaj fabrikoj liveros plurajn garniturojn de motoraj veturiloj kaj trajnoj.

La strukturo de varvagonoj estas ankoraŭ pli varia. Ne menciante ĉiujn, vi scias, ke ekzistas tegitaj kaj apertaj vagonoj, ujo- kaj fridvagonoj, plat- kaj tute specialaj vagonoj por kontentigi la fervojajn klientojn. Lastatempe, ekzemple, la vagonoj por transporti la aŭtomobilojn, paledizitajn varojn kaj kontenerojn fariĝis tre aktualaj. Por teni la paŝon kun tiaj raciigaj transportoj, kompreneble ankaŭ la jugoslaviaj fervojoj ne rajtas postresti. Ĝena faktoro estas la nekontentigo de fervojaj klientoj ĉe vagondisponigo, aliflanke en la internacia trafiko la ne ĉiama kapablo envicigi al RIV. Ĉi tiujn bazajn problemojn la modernigplano klopodas solvi ĝis la jaro 1975 por anstataŭigo de duono de la tuta vagonstoko per kvarradaksaj ĉiuspecaj vagonoj. La vagonfabriko en Kraljevo kapabligos por la internacia trafiko ĉirkaŭ 25 000 vagonojn, kompreneble laŭ UIC-normoj.

La vagonkonstruado post la jaro 1975 estas jam ligita al enkonduko de aŭtomataj kupliloj. La Jugoslaviaj fervojoj certagrade postrestis en tiuj preparoj, sed la studoj pri tiaj vagonkonstruoj, kiuj en la jaro 1981 kapablos surpreni la centran bufran kaj trakcian instalaĵon estas jam faritaj.

f) *Ranĝkapacitoj*

La plurjaraj studoj pri vagoncirkulado montris, ke malgraŭ la malgrandaj rapidecoj ĝenerale, la varvagonoj tamen pli multe restadas en ranĝostacioj kaj ankoraŭ pli multe dum varmanipuladoj ĉe en- kaj elŝarĝado. La modernigaj intervenoj devas do etendiĝi ankaŭ al fervojnodoj kaj aparte al ranĝostacioj, de kies tralaskapacitoj dependas efektive la tuta fervojtransporto. Des pli, ĉar ĉe vartransporto ne sufiĉas nur pligrandigi la rapidecon kiel ĉe la pasaĝertrafiko por atingi kvaliton.

La kvalita vartransporto inkluzivas la redukton de la tuta transportotempo de sendinto ĝis la adresato.

La unua ranĝostacio ĉe ni estis konstruita en Vinkovci. Momente estas konstruataj en Skopje, Beograd, Novi Sad kaj Zagreb, dum en Ljubljana, Doboj kaj Nis oni rekonstruas kaj modernigas la ekzistantajn. La komencaj spertoj estas, ke la konstrulaboroj kaj la sekurigo estas longjaraj kaj por tiaj programoj oni devas esti tre atentaj. Ĝuste la programo por modernigo de niaj fervojoj haltigis iomete la ĉi rilatajn laborojn, ĉar la esenca ŝanĝo de lokomotiv- kaj vagonstrukturoj esence ŝanĝas ankaŭ la kapacitojn de ranĝostacioj. Estas multe pli facile investi ekzemple por lokomotivoj aŭ vagonoj ol por ranĝostacioj. Ĉiu eraro en la kalkulo de perspektiva vagonranĝado, vagonlongoj, respektive traklongoj por trajnakcepto kaj vagonklasifikado ktp. kaŭzas poste eternajn malhelpojn en la ekspluatado.

g) *Varmagazenoj, varmanipulado*

Por varmanipulado oni konstruis sufiĉe multajn novajn varmagazenojn. Sed la subita disvastigo kaj apliko de paledizado ne nur por pecaĵoj, sed ankaŭ por vagonsendaĵoj dum la lastaj kelkaj jaroj reduktis la tempon por manipulado kun varoj ekde la pakado de finproduktoj en la fabriko tra ĉiuj ŝtupoj de vartransporto ĝis la adresato. Precipe sub premo de eksterlandaj klientoj kaj en la intereso de nia eksporto ni estas devigataj adapti kaj modernigi plurdekon de magazenoj en pli grandaj forvojnodoj kaj provizi ilin por diversaj ĉaroj, leviloj ktp. Nome, per apliko de paledoj ne plu estas grava la pligrandigo de magazena surfaco, sed ĝia eluzo en alteco per stokigo de paledizitaj varoj.

Super ĉio venis la konteneroj kaj la transkonteneroj: ŝajne sur tereno por raciigo de vartransporto nova revolucio. Sed ĉi foje ne plu temas pri evento en kadro de unu transporta rimedo. La kontenertransporto postulas ĉiam la akordiĝon inter almenaŭ du transportaj rimedoj. Ĉe transkonteneroj oni ampleksas ofte ne nur la ŝipon, sed ankaŭ la fervojon kaj la kamionon en diversaj kombinoj kaj sinsekvoj. Kompletige mi menciu ankaŭ tion, ke krom specialaj ŝipoj por transkontenertransporto oni komencis konstrui la unuajn aviadilojn por transkontener-transportado! Kaj la fervojoj? Nu, ili devas rekoni, ke la transkonteneroj estas en nuna stato propraĵoj de ŝipproprietuloj, kiuj en fervojoj vidas naturan potencan negocan parulon sur kontinento. Facile estas kompreneble, ke por forporti el haveno 600—800, ekzemple 20 futajn, transkontenerojn, bezonus same tiom da specialaj kamionoj kiom estas la tuta ŝarĝo de nur unu speciala transkontenerŝipo. Tiu longa kolono de kamionoj ŝarĝus kompreneble la aŭtoŝoseojn de nur unu ŝipo! Aliflanke la fervojoj kapablas formi trajnoj kompletajn tuj en la havenstacio kaj sen ia ajn ranĝado ĝis la kontenerstacioj aŭ terminaloj transporti la transkontenerojn. La bezonatan rapidecon de tiuj transkontenertrajnoj oni povas same certigi per enkonduko de rektaj rapidaj vartrajnoj de havenoj ĝis la terminaloj. Sed lige kun tiu avantaĝo de fervojo, nome kapablo por amasa transkontenertransporto stariĝas la problemo adapti la havenojn por ŝip-fervojaj terminaloj, kaj la pli grandajn fervojnodojn, respektive la magazenojn ĉe la ranĝstacioj adapti por fervojŝoseaj terminaloj kaj inverse. Krome stariĝas la problemo por konstruo de platvagonoj konforme al unuecigitaj 20, 30 kaj 40 futaj konteneroj kaj la revizio de multaj ĝis nun traktitaj kapacitoj en kadro de modernigo de niaj fervojoj. La afero fariĝis urĝa, ĉar la pasintan jaron ektrafikis la unuaj kontenertrajnoj el haveno Koper, el Ljubljana al direkto de okcidenta Eŭropo kaj el Beograd al meza kaj norda Eŭropo. Cetere, pasintan jaron en julio ankaŭ la Jugoslaviaj fervojoj aliĝis al specialigita societo INTERCONTAINER kun sidejo en Basel. Kiel sciate, dudeko da Eŭropaj fervojoj stariĝis al si taskon redukti ne nur la transportokostojn en fervoja internacia trafiko, sed ankaŭ la entutan socian produktokoston en kadro de unuopaj ŝtataj ekonomiaj sistemoj. Kiel rimedo por akiri tiun celon tiu societo alproprigis la el Usono venintan *MARKETING* sistemon.

Komence, en kadro de vartransporto tiu termino havis la sencon: esploro de merkato; ĉi-konkrete: trafika merkato. Sed la fakto ke la negoca politiko de societo INTERKONTENERO ne manifestiĝas nur en lerteco organizi la transporton, sed ankaŭ en kono kaj analizo de merkato, respektive ke per konsidero de preferoj de klientaro efiku al ili elekti

ĝuste la fervojon por transporti iliajn krudaĵojn aŭ finproduktojn.

Al Esperanto mi tradukus tiun novan terminon per *merkatumo*, kun signifo: esploro, analizo kaj efiko al (transporta) merkato.

La enkonduko de merkatuma sistemo sur niaj fervojoj havas jam tiun avantaĝon, ke la fervojo fariĝis same transporta entrepreno, aŭ kiel mi diris enkonduke, egalrajta konkurenca aŭ kompletiga transporta entrepreno sur la transporta merkato. La unuaj konceptoj pri la merkatumaj servoj antaŭvidas sur nivelo de Jugoslaviaj Fervojoj la dokumentadon de eksporto kaj importo. Sur nivelo de respublikaj fervojtransportaj entreprenoj la analizoj de vartransportoj povus orientiĝi al merkatoj de unuopaj amasaj varoj, ekzemple karbo, brulaĵoj, konstrumaterialoj, diversaj maŝinoj, ercoj aŭ krudaĵoj, lignaĵoj, tritiko, fruktoj, pecaĵoj ktp. Fine, sur nivelo de stacioj manifestiĝus la konkreta kontakto inter fervojo kaj ĝis klientaro, respektive la disponigo de ĉiuj modernigitaj fervojtransportaj kapacitoj traktitaj dum la antaŭaj ĉapitroj.

Sendube, por efektivigi la teknikan kaj merkatuman flankon de modernigo oni devas doni gravecon ankaŭ al fervojaj fakuloj. La fakeco de fervojistoj devas fariĝi same parto de la modernigado. Nur per certigo de fervoja fakularo povos la Jugoslaviaj Fervojoj en kadro de memadministra sistemo evolui al potenca kontribuanto por la tutlanda ekonomio.

Verkis: Inĝ. Ljudevit SEKERES
21000 NOVI SAD
Poŝtfako 150
Jugoslavio

Daŭrigo de p. 50

Raporto de la ....

koncerne budĝeto. Alvoko por kongresproponoj. Tagordoj de komisionoj, kiuj ankaŭ ĉiujare faras al mi certajn zorgojn. Fine la atentigo al elekto de UEA-komitatanoj A kaj B. La procedo de pritrakto por la nova statuto estas publikigita, tiamaniere ĉiu komitatano pli malpli bone informiĝis pri la atendinda horaro. Koncerne jarraportojn sekvis kelkaj komunikoj ĉefe rilate punktojn, kiuj postulas precizajn informojn flanke de la raportanto. Tiujn informojn oni kolektu dum la kuranta jaro kaj enmetu en venonta jarraporto. La IFEF-estraro dezirus havi foje tiajn informojn por fari al si opinion pri la aspekto interna de la diversaj landaj asocioj.

La nova jaro komencis per cirkulero, tio estas memkomprenebla por la ĉefkomitatano. La 15an de januaro mi informis pri diversaj aferoj, kiuj koncernis nian laboron estontan.

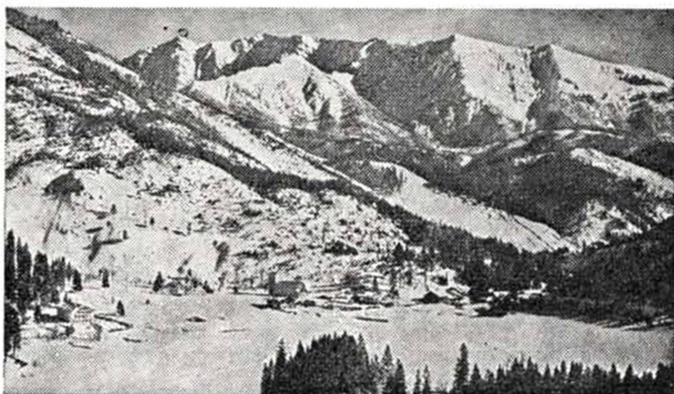
La 8an de marto sekvis plia cirkulero kun diversaj informoj. Atentigo al limdato jarraportoj, manko de komitatano brita, sukcesa propono de du kolegoj kiel komitatanoj B de UEA, Lautenbach kaj Greutert. Anonco de rezulto rilate elekto de Honora Patrona Komitato, anonco de rezigno de unu kromkomitatanino kaj laste anonco de cirkulero al delegitoj, vicdelegitoj kaj fakdelegitoj de UEA.

Al la UEA-delegitoj mi sendis la 15-an de marto 91 cirkulerojn plus 9 aerpoŝtajn leterojn, entute do 100 ekzemplerojn. En ili mi kunlabore kun d-ro Bácskai, kiu estis instiginto, starigis certajn demandojn rilate apartenon al UEA aŭ IFEF, pri faka instruiteco, deĵortitolo kaj posedo de fakliteraturo. Ĝis hodiaŭ alvenis 46 respondoj, kio korespondas 46 %. Tre gravan signifon ricevas la sama enketo, se ni konsideras, ke pere de ĝi ni



Junulara angulo





La 13a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno (IFES) okazos de 5.—12.2. 1972 en la fervojista sportdomo «Willi Merkl-Heim» en Spitzingsee. La loko situas en la bavaraj alpoj, proksime de fervoja linio München—Bayrischzell. Ek de la stacio Fischhausen—Neuhaus veturos speciala aŭtobuso 6 km al Spitzingsee (1100 m). Nombro de la partoprenantoj estos limigita je 60 personoj. Bv. peti informojn kaj aliĝilojn kontraŭ respondkupono ĉe S.ino Elfriede Kruse, D 6 Frankfurt (Main), Schweizer Str. 104 (Germanio).

---

gajnis 21 novajn fakdelegitojn «fervojo». Konsiderinda estas la tre malregula disvastigo de tiuj fakdelegitoj. Ankoraŭ ekzistas landoj, kie ili preskaŭ ne ekzistas, kaj ŝajnas al mi necese turni nian atenton estonte al tiaj landoj, ekz. Danio unu, Hispanio unu, Nederlando unu, Jugoslavio unu. En ĉiu lando ekzistas kompreneble apartaj cirkonstancoj, pli aŭ malpli favoraj, kiujn oni devas konsideri, sed la situacio ŝajnas al mi esplorinda.

K. Greutert.

Jarraporto pri IFEF-junularaj aktivecoj

(Legata dum la plenkunsido en Maribor)

Nian junularan kunvenon partoprenis 20 gejunuloj el 8 malsamaj landoj. Mi ankaŭ menciu la ĉeeston de la vic-prezi-

Nun mi alvenas al la lasta punkto de

danto kaj de la ĉefkomitatano ĉe IFEF.

La tagordo de la kunsido enhavis 5 ĉefajn punktojn:

Unue, la jarraporto sekve al la aktivecoj de la landaj junularaj sekcioj de IFEF. Laŭ ĝenerala aspekto, ne ĉiuj punktoj de la laborplano elektita en Rimini ricevis kompletan solvon. Ekzemple, pri nombrado de la junaj IFEF-geesperanstistoj, preskaŭ ĉiuj landaj junularaj sekcioj respondis, sed ne sufiĉe precize por ke eblu eltiri firman kaj definitivan konkludon el tiu enketo.

Tamen, sen risko de tro granda eraro, mi povas anonci ke la junularo de IFEF entenas inter 300 kaj 400 gejunulojn.

Du aliaj punktoj meritis momenton da atento:

— La por Esperanto-varbado en nia fervojista medio.

— Kaj la sendado de artikoloj pri junularaj aferoj, al diversaj fervojistaj kaj nefervojistaj esperantistaj revuoj.

Sur tiu tereno unu paŝo estis farita, ĉar pluraj artikoloj aperis en diversaj fakaj gazetoj pri junularaj aranĝoj (interalie, raportoj pri la lasta skisemajno en Châtel, Francio.)

Sed tio ne sufiĉas, kaj ankoraŭ pliaj klopodoj estas necesaj.

Same, legante la punkto 26 de la landaj jarraportoj, ni konstatis ke la junulara agado ne floriĝis kiel rozoj en ĝardeno!

Ĉu ekzistas ĝusta solvo koncerne la varban problemon? Mi dubas. Sed mi estas certa ke ekzistas, por ĉiuj traktotaj problemoj, unu solvo ĉiam pli bone ol la alia. Do ni konservas bonan esperon.

La dua punkto konsistis en mallonga diskuto pri la farita raporto. Ĉiuj konsentis pri la malhela aspekto de kelkaj punktoj, sed tamen ni rifuzis prezenti nigran bildon pri la tuta situacio.

Cetere, vidante la junularan programon en la nuna kongreso, kaj la nombra junulara partopreneco, oni ne rajtas malesperi pri la junulara estonteco de nia asocio.

Permesu ke mi trafu ĉi-tiun okazon por publike danki, nome de la junulara sekcio de IFEF kaj en mia propra nomo, nian junan amikon Janes Zadravec kaj liajn kunlaborantojn kiuj perfekte organizis, preparis, la multnombrajn kongresaranĝojn por ni ĉiuj. Tiu gesto despli valoras ke J. Zadravec ne estas fervojisto.

La tria punkto temis pri la aldono de junularaj reguloroj en la nova statutlibreto de la Federacio. Ni tralegis ĉiujn artikolojn kaj unuvoĉe konsentis pri la enhavo de la junulara eldonita teksto. (Tamen sub rezervo ke entute, nova statuto ekvalidos plej frue en 1973.)

La kvara punkto temis pri diskuto koncerne la novajn proponatajn regulojn de la skia kaj lingva konkuroj, dum sekvontjaraj esperantistaj skisemajnoj. Tiuj proponoj celas kunigi la skian kaj lingvan konkurojn en originala maniero, distribuante poentojn al ĉiuj gekonkurantoj laŭ siaj ricevitaj lokoj en ĉiu konkuro. La trian jaron tiuj poentoj estos sumigitaj kaj tiu kiu havos la plej grandan poentkapitalon ricevos la ĉefan gravan rekompenson kiu nomiĝus, ekzemple: «La IFEF-premio».

Tiu projekto ricevis aprobon de ĉiuj kaj oni intencas ĝin apliki ekde venontjaro en Germanio, kie okazos la Fervojista Esperantista Skisemajno. Cetere pri la sekvontjaraj skisemajnaj organizaĵoj, du landoj sin anoncis por organizi tiujn aranĝojn en la jaroj 1973 kaj 1974: Jugoslavio kaj Italio. Sed mi mencias ke tio estas nur proponoj ne ankoraŭ oficialigitaj.

Inter diversaj apartaj aferoj mi ankaŭ mencias la elekton de nova juna kromkomitatano je persono de Renzo Mantovan de Italio.

Daŭrigo p. 63



ADMINISTRAJ INFORMOJ

En la protokolo pri la komitatkunsido de Maribor mankas la mencio, ke *la kasisto* en la venonta periodo *ne estos reelektebla*. Tio do signifas, ke en 1972 du lokoj en la estraro vakos. Necesos elekti dum la 24a kongreso en Lugano novan vicprezidanton kaj kasiston. Ni petas la landajn asociojn jam nun pripensi la aferon kaj sufiĉe frue anonci kandidatojn por tiuj du postenoj.

*

Danio

Niaj danaj kolegoj tre aktivas. Ili partoprenis per Esperanto-ekspozicio jubilean aranĝon de DJIF en Fredericia kaj tiel ne nur bone kontribuis al la reputacio de la danaj fervojistoj, sed samtempe varbis por Esperanto ĝenerale kaj speciale por adapti novajn membrojn.

Vidu sub fervojnovaĵoj!

*

Niaj *britaj* kolegoj preparis fakprelegon por la UK en London, kun la temo: «Trafikaj problemoj en la venonta jardeko».

*

En la *itala* gazeto «Voci della Rotaia» aperis interesa ital-lingva varbartikolo pri Esperanto.

Kolego Gimelli partoprenis kiel honora gasto la 3an kongreson de la «Federacio de Amikaroj de Staciestroj» en Bardonecchia. Samtempe li reprezentis tie la IFEF-estraron kaj salutis nome de la prezidanto.

*

Nederlando festos en aŭgusto la 25an jubileon de FERN. Okaze de tiu datreveno aperis interesa broŝuro pri la historio de FERN.

Niaj *svisaj* kolegoj celtrafe laboras por la kongreso en Lugano aranĝinta Esperantokurson en Bellinzona.

Nekrologoj

Al la redakcio alvenis informo ke jenaj membroj de IFEF forpasis:

En Romo, s.ro Ascenzio Blasimme, — esperantisto ek de 1926, eksfunkciulo ĉe la Italaj Ŝtataj Fervojoj, mortis en aĝo de 70 jaroj la 7an de marto.

La 1an de aprilo mortis subite en Castelfranco Veneto (Treviso), Italio s.ro Carlo Magoga.

En Varna, Bulgario, mortis la 15an de aprilo, Aleksandro Filipov Penkov en aĝo de 68 jaroj.

La 4an de junio mortis en Bologna, Italio, D.ro Inĝ. Giorgio Orsi en aĝo de 65 jaroj.

ILI RIPOZU EN PACO!

Gratuloj

30.7.1971, S-ro Alfredo Gamberini, Viale Oriani 38/3 Bologna, festis la 80-an datreveno de sia naskiĝo samtempe kun la 20-a de sia esperantiĝo kaj la ricevon de la honorigo kiel kavaliro de ordeno de «Vittorio Veneto».

S-ro Gamberini estas, kune kun la edzino Giuseppina, la «motoro» de la Bologna Esperanto-Grupo «Achille Tellini» kaj membro de la Itala Fervojista Esperanto-Asocio «IFEA» de longaj jaroj. Geedzoj Gamberini estas bone konataj

en la fervojista medio ĉar ili partoprenis ofte al IFEF-Kongresoj.

Por festi digne sian 80-an jubileon, S-ro Gamberini oferis konsiderindan monsumon por la aktiveco de la Bologna Esperanto-Grupo «A. Tellini». La Grupo mem solenis la daton per simpatia manifestacio kaj solene donacis al li memorŝildon.

*



EL LA FERVOJISTA MONDO

Danio:



Foto: Henning Hauge.

En la semajnfino 5—6 junio DJIF (Dana unuiĝo por Sporto, arto kaj intelekto (membro de FISAIC)) festis sian 25-jaran ekzistadon kun granda jubilea aranĝo en Fredericia. Ĉiuj grupoj de DJIF montris siajn povojn. Oni vidis diversajn sportajn konkurojn, oni vidis popoldancistojn kaj oni aŭdis orkestrojn kaj kanthorojn.

En granda halo oni aranĝis ekspozicion, kie oni montris bildojn, pentraĵojn poŝtmarkojn, papiliojn ktp.

Oni ankaŭ montris nian novan Esperanto-ekspozicion, kaj multaj gekolegoj rigardis ĝin, kaj kelkaj el ili fariĝis tiel interesataj, ke ili esprimis dezirojn pri partoprenado de Esperanto-kursoj aŭ pri pluraj informoj.

Reprezentantoj de aliaj Esperanto-organizoj ankaŭ vidis la ekspozicion kaj ili deziris pruntepreni ĝin por propraj aranĝoj dum la aŭtuno.

Dum longa tempo du el niaj membroj forte laboris por fari la ekspozicion vidinda, kaj el la intereso, kiun montris la vizitantoj, oni povas konstati, ke ili sukcesis.

Samtempe DEFA deziras danki ĉiujn, kiuj helpis nin per materialo.

H. Hauge.

Daŭrigo de p. 61

Jarraporto pri....

la tagordo: starigo de la sekvontjara laborplano.

Ni elektis la 4 ĉi-sekvajn punktojn:

— Realigo de pli efika varbado ĉe la neesperantistaj gejunuloj en nia fervoja medio.

— Aktivigo de la kontaktoj kun aliaj nefervojistaj esperantistaj junularaj sekcioj (TEJO, SAT, ktp.).

— Organizo de plej eble sukcesa skisemajno en Germanio.

— Zorgo pri la junularaj aranĝoj de la venonta IFEF-kongreso en Lugano, tio en rilato kun la LKK-komitato.

Mi ne volas fini mian paroladon sen esprimi miajn plej varmajn dankojn al la Estraro de IFEF kiu en ĉiuj okazoj helpis min en mia laboro, speciale tra la spertaj konsiloj ricevitaj de Elfriede Kruse; konsiloj kiuj multe faciligis mian taskon.

Ankoraŭfoje: koran dankon.

Johano Mével.

Germanio:



Bildkliŝo: GEFA

Ratskirche zu St. Marien kun malnovaj komercistaj domoj.

GEFA-jarkunveno en Lübeck.

Dum la semajnfino 8.—10.10. 1971, GEFA aranĝos sian 15-an jarkunvenon en la nord-germana urbo Lübeck, al kiu krom la GEFA-membroj, en- kaj eksterlandaj geamikoj estas kore bonvenaj.

Lübeck estas vizitinda urbo, kaj oni rekomendas al ĉiu, rezervi tiun semajnfinon por tiu okazintaĵo.

Eksterlandaj partoprenantoj petu aliĝilon ĉe la sekretariejo de la Germana Esperanta Fervojista Asocio, p.a. S.ro Otto Rösemann, Kokschestr. 44, D-45 Osnabrück, Germanio.

*

En konferenc-salono de granda firmao pendis enkadrigite ŝatata devizo de la ĝeneraldirektoro:

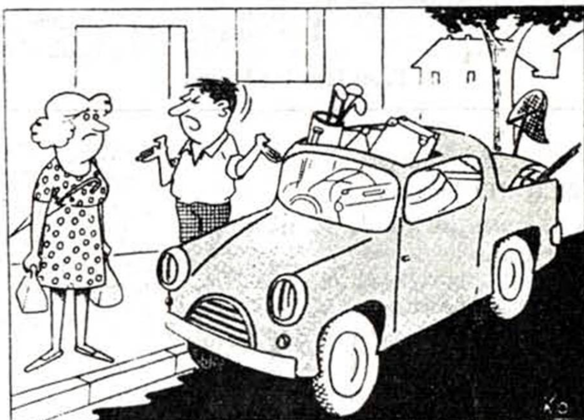
«Inteligenteco ne anstataŭas scion.
Entuziasmo ne egalvaloras kapablecon.
Bona volo ne povos anstataŭi sperton.»

Kiam post vico da konferencoj iun tagon ŝercemulo estis aldoninta:

«Konferenco ne anstataŭas progreson»,

la devizo tuj malaperis.

Trad. *E. K.*



— Post kiam ni enaŭtomobiligis *ĉiujn bezonaĵojn, mi vidas nur unu solan solvon: Ni ekspedregistru la aŭtomobilon, kaj mem ni vojaĝu per la trajno!*

Bildkliŝo: NSB, Oslo.

La redaktfino por la venonta IF estas 20.9.1971.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio